

Recensioni



Citation: L. Piccinno (2019) Andrea Addobbati, *Facchinerie. Immigrati bergamaschi, valtellinesi e svizzeri nel porto di Livorno (1602-1847)*. *Diciottesimo Secolo* Vol. 4: 171-173. doi: 10.13128/ds-25451

Copyright: © 2019 L. Piccinno. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.net/index.php/ds>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Andrea Addobbati, *Facchinerie. Immigrati bergamaschi, valtellinesi e svizzeri nel porto di Livorno (1602-1847)*, Edizioni ETS, Pisa 2018, 199 pp.

L'immigrazione, le dinamiche e le problematiche che caratterizzano l'integrazione dei lavoratori stranieri nel tessuto economico e sociale del paese di accoglienza sono temi di grandi attualità e, di conseguenza, oggetto di numerosi dibattiti all'interno dei quali la componente storica di tale fenomeno viene frequentemente menzionata. Non di rado, infatti, le attuali fragilità del mondo globalizzato di fronte al fenomeno migratorio vengono messe a confronto con vicende ormai lontane nel tempo, quali l'emigrazione ottocentesca verso le Americhe, o quella più tardiva verso il Nord Italia o il Nord Europa. Con riferimento al contesto italiano, fin dal Medioevo l'area alpina fornisce forza lavoro alle economie urbane di pianura e, in special modo, alle città portuali, dove viene generalmente impiegata nel trasporto delle merci in ambito doganale: infatti, è questo il caso dei camalli del porto di Genova, dei bastagi dei fondaci veneziani, così come dei facchini addetti alla dogana di Pisa. Sono le avanguardie di un movimento migratorio che si intensificherà nel corso dell'età moderna, secondo dinamiche e con ripercussioni sotto il profilo sia economico che sociale meritevoli di un'analisi approfondita.

A partire dagli ultimi decenni del XVI secolo, questi gruppi di lavoratori forestieri, già attivi presso gli snodi doganali e quindi in aree strategicamente rilevanti, vedono estendersi il loro ambito operativo alle neo costituite aree sottoposte a regime di portofranco. Essi operano in tali spazi grazie alla concessione di un privilegio esclusivo da parte delle autorità competenti, le quali intendono ridurre il rischio di frodi nel pagamento dei dazi e di altre pratiche collusive affidandosi a manodopera straniera piuttosto che alle maestranze locali, ritenute più facilmente corruttibili. Generalmente, a fronte della concessione del suddetto privilegio, i facchini forestieri costituiscono una compagnia privilegiata, che prende il nome di Caravana o Carovana, la quale rappresenta il soggetto giuridico con il quale si devono rapportare le autorità in occasione del rinnovo dei contratti di ingaggio, i mercanti destinatari dei carichi, e, più in generale, tutti coloro che a vario titolo hanno interessi di natura economia nel commercio marittimo.

Obiettivo primario del lavoro di Addobbati è quello di focalizzare l'attenzione su un caso fino ad oggi poco studiato, rappresentato dall'immigrazione di maestranze provenienti dalle vallate alpine che vengono impiegate come facchini nel porto di Livorno fra il 1602 e il 1847. L'analisi di questo fenomeno viene affrontata dall'autore secondo un'ottica innovativa, ovvero incrociando il punto di vista degli emigranti con quello delle comunità che li accolgono, tenendo altresì nella dovuta considerazione il peso delle relazioni sociali che si instaurano tra le due componenti e l'importanza che esse assumono nel guidare le scelte di politica economica delle autorità locali. Sotto il profilo delle fonti utilizzate, il lavoro si basa sullo studio sia della

documentazione conservata presso gli archivi toscani, in merito alla quale l'autore sottolinea la ricchezza delle informazioni in essa contenute ma anche l'immagine "distorta" che ne deriva, trattandosi prevalentemente di atti amministrativi, sia del materiale inedito reperito attraverso una meticolosa e complessa ricerca presso gli archivi delle comunità montane di provenienza delle maestranze in oggetto. "È stato come sbirciare dietro le quinte del teatro dei pupi" (p. 9) afferma Addobbati, ma solo attraverso questo tipo di indagine è stato possibile riconsiderare tutta la vicenda secondo una prospettiva nuova, apportando quindi i dovuti correttivi a quanto fino ad oggi sostenuto dalla storiografia tradizionale. Era necessario infatti indagare quali fossero stati i presupposti che avevano dato origine al fenomeno migratorio in oggetto e quali le conseguenze sulle rispettive comunità di provenienza, non accontentandosi quindi di prendere per buona la tradizionale e sbrigativa spiegazione della ricerca di occasioni di impiego che la terra nativa non era in grado di offrire. La retribuzione del facchino non costituiva infatti la base per la sussistenza del suo nucleo familiare, ma una fonte integrativa di reddito che aumentava la sua capacità di spesa e conferiva stabilità all'intera comunità di provenienza. L'economia montana era infatti certamente povera, ma comunque in grado di garantire la sussistenza dei propri abitanti: emigrare verso le città portuali era quindi frutto di una scelta ben precisa al fine di migliorare la propria condizione economica e non una necessità.

Il volume, suddiviso in quattro capitoli, si apre con un inquadramento generale del contesto territoriale nel quale si inserisce l'attività dei circa 50 facchini provenienti da Ugnano nella Bassa Bergamasca e da Albaredo San Marco in Valtellina, che, già attivi in epoca tardomedievale presso la Dogana di Pisa, a partire dal 1565 cominciano ad essere impiegati per le operazioni di carico e scarico nel nuovo porto di Livorno. Essi si inseriscono quindi nel tessuto sociale di una città cosmopolita, che, per una precisa politica demografica, attira forza lavoro dai quattro angoli della terra e nella quale la convivenza fra culture e religioni differenti è all'insegna della reciproca tolleranza. L'elemento peculiare che caratterizza l'attività di questo gruppo di lavoratori risulta determinato dai privilegi che vengono loro concessi dalle autorità locali e dalle conseguenti frizioni che ne derivano con le maestranze locali, i cosiddetti "monelli". Inoltre, la neo costituita compagnia, o meglio "Carovana" livornese, nata nel 1602 per distacco di un gruppo di facchini dalla già esistente compagnia della Dogana di Pisa, è fin da subito al centro di un aspro conflitto con le maestranze rimaste ad operare proprio presso la sede di Pisa, fino a quel momento centro direzionale dei

traffici marittimi dell'area toscana. I facchini rimasti a Pisa si sentivano infatti defraudati dai probabili futuri proventi derivanti dallo sviluppo dei traffici facenti capo allo scalo di Livorno, a fronte di una progressiva perdita di importanza (evidenziata dalla crisi sia sotto il profilo demografico che commerciale) della città della torre pendente. Come sapientemente sottolineato dall'autore, le questioni più rilevanti che emergono in un contesto di forte conflittualità sono tre. Innanzi tutto, l'accanita rivalità con i facchini di Pisa è segno inequivocabile di come fosse all'epoca appetibile l'impiego presso la dogana livornese, a sua volta oggetto di lotte intestine tra bergamaschi e valtellinesi per la spartizione dei posti disponibili. Secondariamente, la spartizione di tale privilegio fra queste due comunità montane risiede probabilmente nell'intento di far sì che esse si controllassero a vicenda, al fine di limitare per l'erario il rischio di concussioni e frodi. Infine, questa divisione interna è presumibilmente causa di un'altra particolarità che caratterizza la compagnia livornese, specialmente se paragonata ad esempio alla omologa "Caravana" bergamasca operante nel porto di Genova. A differenza di quest'ultima, infatti, che, oltre ad essere interamente composta da maestranze provenienti dalla Val Brembana, vede la sua attività strettamente regolamentata da norme scritte di antica emanazione (il primo Statuto risale addirittura al 1340), la compagnia livornese sembra avere operato nell'intero corso della sua storia in assenza di un vero e proprio Statuto. Non a caso, quando intorno alla metà dell'Ottocento si innesca una dura battaglia legale per abolire i privilegi assegnati alla compagnia, uno degli argomenti utilizzati per colpirla è dato proprio dalla mancanza di un *corpus* di leggi scritte tale da darle dignità di associazione formalmente costituita, rendendola piuttosto simile ad un semplice gruppo di persone "tenute insieme da un privilegio". Il problema è ancora più rilevante sotto il profilo della trasmissibilità ed ereditarietà del posto di lavoro, anche perché il privilegio loro concesso nel 1602 non li aveva in realtà vincolati come singoli individui ma in quanto parte di un «corpo politico, allora costituito e nel quale erano ricompresi i loro 'eredi e successori in perpetuo» (p. 31).

L'analisi prosegue con un *focus* su quello che viene definito il "modello alpino dell'emigrazione" e sulle dinamiche che caratterizzano i rapporti tra i lavoratori emigrati e le comunità di provenienza, senza tralasciare di affrontare un tema sul quale ancora non si riesce a fare completamente luce in base alle fonti disponibili, ovvero gli avvicendamenti e la trasmissibilità per via ereditaria o compravendita del posto di lavoro (cap. 2). Infine, l'ultima parte del volume (cap. 3, intitolato *La Compagnia e le Carovane*, e cap. 4 su *L'assalto alla pri-*

vativa dei “Bergamaschi”) ripercorre i mutamenti intervenuti nell’andamento del traffico facente capo allo scalo livornese in seguito all’occupazione francese alla fine del XVIII secolo e la conseguente crisi del lavoro portuale, che contribuisce ad acuire le lotte tra maestranze locali e facchini della Compagnia, il cui privilegio viene messo fortemente in discussione e comincia progressivamente ad erodersi. La situazione non muta negli anni della Restaurazione, anche sotto la spinta di nuovi movimenti di stampo liberista e antistatalista, per i quali l’abolizione della privativa era al centro di una battaglia ideologica. L’epilogo della vicenda arriva nell’ottobre del 1847, quando i nuovi regolamenti emanati in materia di facchinaggio sanciscono il tanto atteso passaggio di consegne tra facchini “bergamaschi” e facchini livornesi, atto che decreta la fine dell’esistenza della Compagnia.

In questo lavoro l’autore è riuscito ad affrontare in maniera innovativa un tema complesso, coniugando l’analisi degli eventi storici che caratterizzano questa vicenda con considerazioni più prettamente antropologiche e sociali legate alle caratteristiche intrinseche della classe lavoratrice dei facchini, sottolineando altresì i tratti distintivi dei forestieri provenienti dalle vallate alpine rispetto alle maestranze locali. Egli segnala inoltre tutta una serie di quesiti che ancora restano in attesa di una risposta e sottolinea possibili futuri percorsi di ricerca su tale tematica., tra cui il vasto e complesso tema del percorso di maturazione politica e culturale seguito dal mondo del facchinaggio nel periodo intercorso tra la fine dell’Ancien Régime e l’Ottocento post rivoluzionario.

Luisa Piccinno